

Title	日本古代の交通と社会(Abstract_要旨)
Author(s)	舘野, 和己
Citation	Kyoto University (京都大学)
Issue Date	1997-03-24
URL	http://hdl.handle.net/2433/202257
Right	
Type	Thesis or Dissertation
Textversion	none

氏 名	たて の かず み 館 野 和 己
学位(専攻分野)	博 士 (文 学)
学 位 記 番 号	論 文 博 第 326 号
学位授与の日付	平 成 9 年 3 月 24 日
学位授与の要件	学 位 規 則 第 4 条 第 2 項 該 当
学 位 論 文 題 目	日本古代の交通と社会

論文調査委員	(主 査) 教 授 鎌 田 元 一	教 授 大 山 喬 平	助教授 吉 川 真 司
--------	----------------------	-------------	-------------

論 文 内 容 の 要 旨

交通という視点から奈良時代を中心に、日本の律令制社会を見ることが、本論文のテーマである。論者によれば、これまでの古代交通史研究の主流は駅伝制を対象にしたものであった。その背景には、いわゆる「私交通」の存在の軽視があったが、実際には様々な要因による交通が広範に行われており、駅伝制で研究は事足りれりとすることはできない。広範な交通の実態を明らかにすることが必要である。ただし重要なのは、交通の諸様相を検出するだけでは不十分であり、具体的な交通がその上で展開する場、即ち時代的背景、あるいは制約というものを検証する必要があるということである。

その点で論者が重要と考えているのは、律令国家がとった本貫地主義という政策である。それは人民を戸籍・計帳に登録し、それに基づいて口分田を班給し、課税するという支配のあり方を支えるため、人々の基本的行動圏を本貫地の郡内、最大限でも国内に限り、許可なしに他国へ行くことを浮浪・逃亡として取締まるという交通制限政策である。この本貫地主義政策が、当時の交通に大きな枠をはめていたのであり、実際に行われていた交通は、その中でそれと対抗しながら展開していたのである。それが律令制下の交通の大きな特色であった。したがってこうした政治的観点を抜きにした古代交通史研究では、時代の特色を捉えきることはできないと指摘する。

本論文はこうした観点に立ち、六国史等の編纂史料のみならず、生の史料である木簡をはじめ、考古学・歴史地理学等の成果も多く取り入れて、古代交通の実態を復元するよう試みている。

本論文は十章からなるが、内容的に大きくは三編に分かれる。第一編「本貫地主義と交通檢察」は、本論文の眼目である本貫地主義の実態究明をめざしたものである。第一章「律令制下の交通と人民支配」では、まず本貫地主義を維持するための交通檢察装置である、関の実態の解明を試みている。関は主要な国境に置かれたが、それは国の枠を越えた交通を取締まるという役割を果たしたことが、主題との関連では特に重要である。次に本貫地主義と対抗的に展開した交通の様相を、農業・交易・輸送・漁業という四つの要因ごとに見ている。その結果、それらの分野では日常的な行動圏である郡はもちろん、国の枠をも越える交通、すなわち本貫地主義を突き崩す可能性のある「私交通」が、貴族・豪族・有力農民層を主な主

体として、かなり展開していたことを指摘している。そこで次に両者の対抗関係の中で、交通政策がいかに変化したのかを跡づけ、本貫地主義は大宝令で成立したが、交通の展開と矛盾した結果、延暦八年七月の三関停廃をもって曲がり角を迎え、遂に崩壊し、律令国家は新たな支配方式をとらざるを得なくなったとする。

第一章付論「関市令欲度関条の復原」では、関についての根本法規である同条の条文復原を目指している。紅葉山文庫本『令義解』の関市令冒頭部には欠失があるとともに、異系統の関市令が別にあるかのようには伝えられており、同条文の確定には問題を残している。そこでその系統関係を考察し、条文の復原作業を行っている。

次に第二章「律令制下の渡河点交通」は、渡河点交通に焦点を当て分析している。国家による架橋と、僧侶により知識を募って行われた架橋の様相を探り、前者は調庸運京の確保に主眼があり、一般的にはきわめて消極的であった。それは橋を必要とする河川は国郡境となるような大規模なものであり、架橋はそれらの枠を越える交通、即ち本貫地主義を突き破る交通を生み出す可能性があるためである。しかし実際には渡河交通の要求は強く、それを知識架橋が補っていた。それに対し国家は重要な橋・津に衛士・軍団兵士を置いて交通の檢察を行い、本貫地主義の維持を図ろうとしたと主張する。

第三章「関津道路における交通檢察」では、前二章を受けて唐代の交通檢察と比較しながら、交通檢察の実態究明の深化をめざしている。その結果、関は国境を挟んだ二つの国のうち、都から遠い側の国に置かれたという配置原則を指摘する。しかし論者によれば、関はすべての道路の国境に置かれていたわけではないので、交通檢察の万全を期すには、関を補完するものが必要であった。それは津や路上における軍団の存在、兵による交通檢察である。都城においても夜間の外出禁止と衛府による檢察が行われていた。それらにおいては、関のようにすべての通行者を勘検するのではないが、不審者を兵が勘問することによって、浮浪・逃亡という不法な交通を取締まったと主張する。その上で正式な過所ではないが、過所的内容を持つ平城宮跡出土木簡は、勘問という形で随時行われる可能性のある交通檢察に備えて、身分や旅行の事由等を証明するために作成したものと評価することができるであろうとする。

次に第二編「橋と河川をめぐる交通と社会」は、交通の場である橋と河川をめぐる三つの論文からなる。第四章「古代国家と勢多橋」は、一九八八年に瀬田川の川底から古代勢多橋の橋脚遺構が見つかったことを受け、交通史研究の立場から、この勢多橋を歴史的に位置づける作業を行ったものである。国家的架橋の例である勢多橋を、近江の交通路の中で考察するために、近辺の公的施設等を見、それらを結ぶものとしての勢多橋の役割を明らかにするとともに、河川交通との関わりにも目を向け、地域社会の中での勢多橋の位置づけを探っている。さらに本貫地主義との関わりを考察し、ここでも兵と橋との関係を見いだしている。

第五章「久米田橋と古代越前」は、九頭竜川に架かる久米田橋を扱った章である。これは正倉院文書にその名が見えるだけの橋であるが、僧侶による知識架橋であった。まずはその架橋地点を、地名や古代交通路の復原によって考察し、次いでそこで知識架橋を必要とし、またそれを実現させた背景を探っている。そこでは越前に残る寺院遺跡、「越優婆夷」と呼ばれた人物の存在、それに越前を舞台とする仏教説話等を用いて、当該地域における仏教信仰の盛んな様子を指摘している。そしてその上で、そうした背景の下で

実際に知識を募っての架橋が実現した要因となる、久米田橋の有した政治的・経済的意味を、知識となった民衆の側からだけでなく、国郡衙権力の側からも究明し、また国家権力の介入した知識のあり方の問題をも論じている。

第六章「道と川をめぐる国家と社会」は、交通が展開する場である道と川を取り上げ、国家の交通政策と交通実態の問題を考える視点を提示したものである。道路では近年増加した「官道」遺構の検出事例と絡めて、天武天皇の時の国境画定作業が、本貫地主義の成立とともに、官道の敷設にも関連するものであったこと、国境近くの道路沿いの里家の中に関する機能を果たすものがあったこと等を指摘するとともに、官道は当初、何をめざし何を結ぶものとして敷設されたかという点の究明等の研究課題を提示している。次に河川については、まずは河川をめぐる交流・交通の具体例をあげている。そして渡河点交通に対する国家的関与の問題を取り上げ、律令制以前においてはヤマト王権が関与せず、私的に度賃を取った渡船が存在していたが、律令制下では国家が渡子を置き、無償通行を保証するようになったことを指摘した上で、その変化の過程、あるいは律令制下における私的な渡子の存否、さらには河川・橋をめぐる思想的な問題の解明等の研究課題を提起している。

ついで第三編「古代交通の諸様相」では、論者は貢納・交易・輸送、それに農業経営等、様々な要因による交通を取り上げ、その実態とそれに絡む諸問題を扱っている。そこでは交通は種々の政治的、経済的、精神的要因によって行われ、他様な側面を持っていたのであり、単に人や物の流れというだけでは捉えきれない、幅広い内容を持っていた。しかしこれまでの古代交通史研究は、駅伝制という国家の交通制度や、貢納や防人の旅といった政治的に強制された交通に、重きを置きすぎてきたと言わざるをえない。それらが律令制下の交通として、重要なことは言うまでもないが、あくまで多様な要因による交通の一部にすぎないという認識がある。

第七章「相模国調邸と東大寺領東市庄」は相模国調邸の考察である。平城京左京八条三坊にあった相模国の所有する調邸は、調庸貢納に際し、調庸物の一時的収納、運脚の宿泊等のための施設であったが、天平勝宝年間に造東大寺司が買収し、東市庄が成立した。その経過を物語る薬師院文書を分析し、これまでの研究ではその経過を正しく捉えていなかったとして、まず買収経過の復原作業を行った上で、調邸と郡司・百姓との関わりを考えている。また同調邸は東市の西辺にあたり、国元で入手できなかった調物の代物を京に運び、東・西市で交易して必要な物を入手する際の拠点になったと指摘されているが、それよりも郡司など地方豪族・有力者層の私的交易の拠点としての役割を重視すべきであると主張している。

第八章「東大寺領北陸庄園の稲穀輸送」は、北陸地方に展開していた東大寺領の初期庄園からの稲穀輸送が、いかにして実現したかを考察したものである。造東大寺司は庄園に舎人クラスの下級官人を派遣して、稲穀の東大寺への進上を行ったが、その際輸送には雇傭労働力を用い、経費は運ぶべき稲穀の中から支弁した。そして東大寺が近江国愛智郡に有する封戸からの租米の輸送と対比して考えると、舎人クラスの使者を派遣しての輸送が実現できた背景には、国郡司、とりわけ郡司が輸送の組織にあたって大きな役割を果たしたことがあったとする。それは庄園の経営自体に国郡衙機構が関与したことの延長線上にあるものであるという。

第九章「長屋王家木簡の舞台」は、近年大量に出土した長屋王家木簡を素材に、王家をめぐる様々な交

通を考察した章である。すなわち王家の所有する御田・御園の所在地を比定した上で、それらと交通路との関係を整理し、その経営を交通の側面から見るとともに、やはり木簡に現われる土地・人物と、王邸に特徴的な瓦が邸外で出土している地や、竹野王碑との関わりを探り、王家の展開していたネットワークを析出するとともに、それは父高市皇子の時代に遡る可能性を指摘している。

最後の第十章「みやことさとの往来」は、都鄙間を結んで展開した交通の諸様相を見ることで、律令制社会の特質の一面を明らかにしようとした論であり、本論文のまとめとなっている。その中では交通施設の整備の特徴、越中守大伴家持の赴任国への旅、郡司の子弟がトネリとなって上京し、その後に国元に戻り郡司になる動き、租税輸送の旅、仕丁や衛士となって都城で働く各地の人々と地元とのつながり、彼らが逃亡した際の状況、本貫地主主義の構造、様々な要因で展開した交通の様相等を取り上げ、考察を加えている。そして租税輸送、あるいは仕丁・衛士になっての上京など、強制されての交通が一面で果たした、班田農民の開明化という肯定的役割をも評価すべきこと、あるいは写経を実現させた人的ネットワークの存在など、社会との関わりで交通を考察する視点を提示している。

以上、各章ごとにその内容を要約したが、本論文は全体として、奈良時代を中心に、本貫地主主義という律令国家の交通政策を核に置き、国家が交通にいかんを梃をはめようとしたか、その中でどのような交通が実際に展開したかを明らかにし、それによって律令制社会像を豊かにしようと試みているものである。

論文審査の結果の要旨

本論文は、奈良時代（8世紀）を中心に、古代の交通の具体的様相とその時代的特質を明らかにし、それを通じて律令制社会像をより豊かにしようと試みたものである。全体は3編10章からなり、これに本論文の視点と課題を提示した序章が加わる。第一編では古代の交通を大きく規定した律令国家の本貫地主主義政策と、それに基づく交通検察の在り方が問題とされ、それと対抗しながら展開した現実の交通の諸様相が第二編・第三編において明らかにされる。律令国家の交通政策との関連から特に国境と渡河点をめぐる交通が重視され、第一編では関、第二編では橋にその検討の焦点があてられている。さらに第三編では当時の交通を促したさまざまな要因に目をむける必要が説かれるとともに、その具体例として、平城京東市の西辺にあった相模国調郎をめぐると問題、東大寺領北陸荘園からの稲穀輸送にともなう交通、高級貴族である長屋王家の私経済をめぐると交通が取り上げられ、専論される。なお第三編第十章は、都鄙間を結んで展開した交通の諸様相を包括的に取り上げ、律令制社会の特質の一面を明らかにしたもので、本論文全体のまとめとしての位置を与えられている。

従来の古代交通史研究は、律令国家の公的交通制度である駅伝制を主たる対象として進められてきた。古くはその制度史的研究をもって事足りりとするのが一般であり、具体的な交通が問題とされる場合でも、駅伝を利用する官人の公的交通や、諸国からの調庸物貢納、防人といった政治的に強制された交通にのみ目を奪われがちであったのである。それは史料的要因もさることながら、何よりも駅伝制をはじめとする公的・政治的交通こそがこの時代の交通を特色づけるものと見なされてきたからにほかならない。しかし言うまでもなく、それが当時の交通のすべてなのではない。あくまでそれは多様な要因によるさまざまな交通の一部にすぎないのである。論者はこのような認識のもとに当時の社会における交通の諸様相をあた

うかぎり具体的に明らかにしようとする。しかしただ個別の事例を羅列的に示すのではない。当時の交通を大きく規定する枠組みとして、論者は律令国家の本貫地主義を取り上げる。律令国家は人民を戸籍・計帳に登録し、それに基づいて口分田を班給し、課役を徴収するという支配のあり方を支えるため、人々の基本的行動圏を本貫地の郡内、最大限でも国内に限り、許可なしに他国へ行くことを浮浪・逃亡として禁止した。当時の多様な交通はこの本貫地主義に基づく国家の交通政策と対抗しながら展開していたのである。この視座を取り入れることにより、論者は本論文を一個の体系性を持ったすぐれた古代交通史とすることに成功したと言ってよい。

論者はまず本貫地主義の実態の究明をめざし、それを維持するための交通検察装置としての関の制度に注目する。従来条文の確定に問題を残す関市令欲度関条の復原という基礎的作業を踏まえ、唐代の交通検察制度とも比較しながら、関の設置・運用の実態を解明し、それが主要な国境に置かれ、国の枠を越える交通を取り締まる役割を果たしたこと、その配置には国境を挟んだ二つの国のうち、都から遠い側の国に置かれるという原則が一般的に存在したことなどの事実が明らかにされる。しかし関はすべての道路の国境に置かれていたわけではなく、それを補完する交通検察の仕組みが必要である。論者はさらにこの点に検討を進め、津や路上における軍団の存在、兵による交通検察の実例を指摘し、その重要性を明らかにしている。ついで論者は同様の観点から、渡河点交通と橋の持つ重要性に着目する。当時の史料には僧侶により知識を募って行われる架橋の例が散見するが、論者はその背後に国家の交通政策と現実の交通に対する欲求との対抗を見て取る。律令国家が架橋を行う場合、それは調庸運京の確保に主眼があり、一般的には極めて消極的であったこと、それは橋を必要とする河川は国郡境となるような大規模なものであり、架橋はそれらの枠を越える交通、すなわち本貫地主義を突き破る交通を生み出す可能性があるためであるが、実際には渡河交通の要求は強く、それを知識架橋が補っていたこと、それに対し、国家は重要な橋・津に衛士・軍団兵士を置いて交通の検察を行い、本貫地主義の維持を図ろうとしたことが明らかにされるのである。

論者はこのように律令国家の交通政策のあり方を体系的に明らかにしたうえで、そこに展開する当時の多様な交通具体相を、必ずしも豊かとは言えない史料状況を克服しつつ、見事に描きだしていく。そこでは旧知の文献史料に加え、近時出土の木簡や考古学・歴史地理学の成果が巧みに生かされ、従来ほとんど意識されることのなかった当時の豊かな交通の実相を、具体的な例示をもって浮かび上がらせることに成功している。『日本書紀』の壬申紀に描かれた勢多橋の状況を、瀬田川の川底から発見された古代勢多橋の橋脚遺構によって検証し、その構造を具体的に明らかにした点、正倉院文書にわずか一度その名が見えるだけの越前国久米田橋について考察を加え、知識架橋の持つ意味をめぐって当時の越前の政治的・社会的情況の一端を鋭く抉りだした点、長屋王家木簡を素材に、律令制下に展開する貴族の私経済と交通との関わりを見事に描き出した点などは特に印象深い。このように本論文は旧来の古代交通史の面目を一新する魅力に富んだ力作であるが、却って駅伝制等に対する言及がまったく無い点、また考察の対象がほとんど律令制下の交通に限られ、その前後の時期との関連が明らかにされない点、古代交通史の体系的把握にはなお問題を残していると言える。しかし本論文に示された視角とそれに基づく豊かな成果は今後の古代交通史研究の基礎を形づくるものと言って過言ではなく、これらの点は論者を含む多くの研究者の今後の

課題とすべきものであろう。

以上、審査したところにより、本論文は博士（文学）の学位論文として価値あるものと認められる。

1997年1月10日、調査委員3名が、論文内容とそれに関連した事柄について口頭試問を行った結果、合格と認めた。